

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Les rebondissements de l'affaire du Prestige

Fosseprez, Bérénice

Published in:
Justice en ligne

Publication date:
2016

Document Version
le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

Fosseprez, B 2016, 'Les rebondissements de l'affaire du Prestige: le capitaine finalement condamné aux côtés du propriétaire et de l'assureur du navire' *Justice en ligne*.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Les rebondissements de l'affaire du Prestige : le capitaine finalement condamné aux côtés du propriétaire et de l'assureur du navire

1. La responsabilité du propriétaire du navire, Mare Shipping Inc., est vraisemblablement réglée par la Convention internationale de 1992 'sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures', adoptée au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), une institution des Nations unies spécialisée dans les questions maritimes.

En effet, cette convention retient la responsabilité objective ou sans faute du propriétaire du navire. Selon son article III, § 2, le propriétaire du navire ne peut échapper à sa responsabilité que « s'il prouve que le dommage par pollution : a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction ».

Le Tribunal suprême d'Espagne a sans doute dû constater l'absence de pareille cause étrangère exonératoire de responsabilité pour retenir la responsabilité du propriétaire du navire.

2. L'article V de la Convention reconnaît néanmoins au propriétaire d'un navire le droit de limiter sa responsabilité, sauf « s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

Le Tribunal suprême espagnol semble avoir rejeté toute limitation de responsabilité, ce qui peut s'expliquer par l'état de déficience et de mauvaise maintenance du navire, un cargo à simple coque vieux de 26 ans dont les inspections de contrôle de celui-ci avaient déjà été jugées insuffisantes par le Tribunal supérieur de la Galice.

3. L'intervention de l'assureur britannique The London P&I Club ne surprend pas davantage dans la mesure où celui-ci couvre la responsabilité du propriétaire du navire et qu'aux termes de l'article VI de la Convention précitée, « le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière [...] pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention ». Or, le Prestige battait pavillon des Bahamas, État partie à la Convention de 1992.

4. Finalement, les victimes auront également la possibilité de se retourner contre le capitaine du navire, qui a été condamné à deux ans de prison pour atteinte à l'environnement par imprudence.

À l'heure de commenter le jugement rendu par le Tribunal supérieur de la Galice le 13 novembre 2013, nous avons rappelé le caractère délicat du débat sur l'existence d'une faute quand la cause du naufrage n'est pas connue. La condamnation, par le Tribunal suprême espagnol, du capitaine du pétrolier après que celui-ci ait été acquitté par le Tribunal supérieur de la Galice en est une belle illustration.

Cette condamnation nous paraît d'autant moins évidente que l'article III de la Convention de 1992 précise, en son paragraphe 4, qu'« aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ; b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire [...], à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

S'il devait s'avérer que le capitaine ne relève pas des membres de l'équipage du pétrolier au regard des règles qui gouvernent l'organisation de la Marine marchande, à tout le moins doit-il être considéré comme une personne qui s'acquitte de services pour le navire. Il s'ensuit que le Tribunal suprême espagnol a, pour retenir la responsabilité du capitaine, vraisemblablement dû constater, outre ses manquements personnels, qu'il avait agi téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Indépendamment de la question de l'indemnisation due par le propriétaire, l'assureur et le capitaine du navire, dans les conditions vues ci-dessus, les victimes ont également la possibilité de se tourner vers deux fonds d'indemnisation, connus sous le signe FIPOL.

Les États parties à la Convention relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont considéré qu'imposer au propriétaire du navire une obligation financière supplémentaire ne permettait pas d'accorder dans tous les cas une indemnisation satisfaisante aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ils ont aussi estimé que les conséquences économiques des dommages par pollution résultant des fuites ou des rejets d'hydrocarbures transportés en vrac par voie maritime ne devaient pas être supportées exclusivement par les propriétaires des navires mais devaient l'être en partie par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures.

Ils ont, par conséquent, mis sur pied un fonds financé par les contributions versées par les entités qui reçoivent certains types d'hydrocarbures par voie maritime et dont le montant est arrêté en fonction de la quantité d'hydrocarbures reçue annuellement. Un fonds complémentaire a été créé quand les États contractants ont constaté que le montant maximal de l'indemnisation disponible en vertu du premier fonds pourrait, dans certaines circonstances, ne pas suffire pour répondre aux besoins d'indemnisation dans l'un ou l'autre État contractant.

Pour plus d'informations sur le sujet, le lecteur est renvoyé au site internet consacré aux FIPOL : <http://www.iopcfunds.org>.